Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2860**
16. Wahlperiode 04. 10. 2006

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. März 2006 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl

A. Problem und Ziel

Nach Verhandlungen der beteiligten Regierungen wurde das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl im Rahmen des deutsch-französischen Ministerrates am 14. März 2006 in Berlin unterzeichnet.

Die bestehende eingleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl, die sich auf deutschem und französischem Hoheitsgebiet befindet, wird zur Verbesserung der Verbindung der Hochgeschwindigkeitsnetze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik durch eine neue zweigleisige Eisenbahnbrücke ersetzt. Die neue Rheinbrücke wurde für eine Geschwindigkeit von 160 km/h konzipiert.

Das grenzüberschreitende Schienenprojekt hat eine große politische Bedeutung für das immer enger zusammenwachsende Europa vor dem Hintergrund der Erweiterung der Europäischen Union. Die Rheinbrücke bei Kehl ist eine Maßnahme der Ausbaustrecke Kehl – Appenweier und wird als Teil des vorrangigen Vorhabens Nummer 17 der transeuropäischen Verkehrsnetze Paris – Pressburg (Bratislava) und der sogenannten „Eisenbahn-Magistrale für Europa“ zwischen Paris und Budapest die Verkehrsbeziehungen auf dieser Schienenachse erheblich verbessern.

B. Lösung

Durch das Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes für die Ratifikation des Abkommens geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Die Gesamtkosten für den Bau der neuen Eisenbahnbrücke bei Kehl werden auf ca. 22,6 Millionen Euro (Netto) veranschlagt. Davon entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland anteilig ca. 16,9 Millionen Euro und auf die Französische Republik ca. 5,7 Millionen Euro. Die Kostenaufteilung ergibt sich aus dem Abkommen über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze vom 30. Januar 1953. Die Bundesrepublik Deutschland übernimmt die Vorfinanzierung der Arbeiten und stellt der Französischen Republik entsprechend dem erreichten Baufortschritt den auf sie entfallenden Teil in Rechnung. Die Französische Republik begleicht die von der Bundesrepublik Deutschland in Rechnung gestellten Kosten innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Zugang der Rechnung. Der auf Deutschland entfallende Anteil an den Gesamtkosten wird aus den zur Verfügung stehenden Schienenwegeinvestitionen finanziert.

2. Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand

E. Sonstige Kosten

Für die Wirtschaft, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, entstehen keine Kosten. Auswirkungen auf das soziale Sicherungssystem und Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 4. Oktober 2006

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 14. März 2006 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Der Bundesrat hat in seiner 825. Sitzung am 22. September 2006 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Entwurf

Gesetz zu dem Abkommen vom 14. März 2006 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Berlin am 14. März 2006 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 13 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 84 Abs. 1 Satz 5 und 6 des Grundgesetzes erforderlich, weil das Gesetz in Verbindung mit dem Abkommen Regelungen des Verwaltungsverfahrens von Landesbehörden enthält, von denen die Länder keine abweichende Regelung treffen können.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 13 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Das Abkommen hat insoweit Auswirkungen auf den Haushalt des Bundes, da die Bundesrepublik Deutschland anteilig ca. 16,9 Millionen Euro von den Gesamtkosten für die Erneuerung der Eisenbahnbrücke bei Kehl zahlt. Zudem übernimmt die Bundesrepublik für die auf die Französische Republik entfallenden anteiligen Kosten von ca. 5,7 Millionen Euro die Vorfinanzierung. Der auf Deutschland entfallende Anteil an den Gesamtkosten wird aus den zur Verfügung stehenden Schienenwegeinvestitionen finanziert.

Das Abkommen hat keine Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen.

Kosten entstehen durch das Gesetz weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere nicht bei mittelständischen Unternehmen, noch bei sozialen Sicherungssystemen.

Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl

Accord entre la République fédérale d'Allemagne et la République française relatif à la construction d'un pont ferroviaire sur le Rhin à Kehl

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Französische Republik

im Folgenden „Vertragsstaaten“ genannt,

von dem Wunsch geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen beiden Staaten zu verbessern,

in Anbetracht des Abkommens vom 30. Januar 1953 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze,

unter Bezugnahme auf die Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992 über die Verknüpfung der französischen und deutschen Hochgeschwindigkeitsnetze,

in Anbetracht des Übereinkommens vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (Espoo-Konvention) und der Richtlinie 85/337/EG des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie; Amtsblatt L 175 vom 5. Juli 1985, S. 40), geändert durch die Richtlinie 1997/11/EG des Rates vom 3. März 1997 (Amtsblatt L 73 vom 14. März 1997, Seite 5) und die Richtlinie 2003/35/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 26. Mai 2003 (Amtsblatt L 156 vom 25. Juni 2003, Seite 17),

in Anbetracht des Abkommens vom 9. Oktober 1997 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über die Zusammenarbeit der Polizei- und Zollbehörden in den Grenzgebieten (Mondorfer Abkommen) in seiner jeweils gültigen Fassung beziehungsweise Nachfolgeabkommen,

La République fédérale d'Allemagne

et

la République française

Ci-après dénommées les Etats contractants

Désireuses d'améliorer les liaisons ferroviaires entre les deux Etats,

Vu l'Accord du 30 janvier 1953 entre le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le gouvernement de la République française relatif aux ponts fixes et aux bacs franchissant le Rhin à la frontière franco-allemande,

Se référant au Protocole de La Rochelle du 22 mai 1992 relatif à l'interconnexion des réseaux ferrés à grande vitesse allemand et français,

Vu la Convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (Convention d'Espoo) ainsi que la directive n° 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (Journal officiel n° L 175 du 05/07/1985, p. 40) amendé par la directive n° 1997/11/CE du Conseil, du 3 mars 1997 (Journal officiel L 73 du 14 mars 1997, p. 5) et la directive n° 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil, du 26 mai 2003 (Journal officiel n° L 156 du 25/06/03, p. 17),

Vu l'accord du 9 octobre 1997 entre le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne et le gouvernement de la République française relatif à la coopération dans leurs zones transfrontalières entre les autorités de police et les autorités douanières françaises et allemandes (accord de Mondorf), dans sa version en vigueur ou les accords qui lui font suite,

in Anbetracht der Stellungnahme der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 1. Dezember 2005,

in Anbetracht des Leitfadens Grenzüberschreitende Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung bei umweltrelevanten Vorhaben am Oberrhein vom 1. Juni 2005,

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Gegenstand des Abkommens

(1) Die bestehende eingleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl, die sich auf deutschem und französischem Hoheitsgebiet befindet, wird zur Verbesserung der Verbindung der Hochgeschwindigkeitsnetze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik durch eine zweigleisige Eisenbahnbrücke ersetzt, im Folgenden „Kehler Brücke“ genannt.

(2) Gegenstand des Abkommens ist die Realisierung, die Finanzierung und die Instandhaltung der Kehler Brücke.

(3) Die Anlagen A (Kostenaufstellung für die Kehler Brücke sowie deren Kostenaufteilung auf die Vertragsstaaten) und B (Regelungen zum Datenschutz) sind Bestandteil dieses Abkommens.

Artikel 2

Beschreibung des Bauwerkes

Die Kehler Brücke wird zirka in Rheinkilometer 293,7 errichtet. Sie wird aus zwei Brückenfeldern mit einer Gesamtlänge von zirka 239 Metern bestehen. Die Kehler Brücke wird ein schiffbares Lichtraumprofil von 7,00 Metern Höhe über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (137,77 IGN 69 ortho oder 137,28 NN neu) mit einer Breite von mindestens 88 Metern unter dem östlichen Brückenfeld und mindestens 60 Metern Breite unter dem westlichen Brückenfeld aufweisen, gemessen an der Pfeilerachse der Brücke. Das Bauwerk trägt zwei Gleise für 160 km/h mit 4,00 Metern Gleisabstand.

Artikel 3

Ausführung der Arbeiten

(1) Die Bundesrepublik Deutschland übernimmt die Bauherrschaft für die Errichtung der Kehler Brücke und den Abbruch der vorhandenen eingleisigen Brücke. Für die Inbetriebnahme der Kehler Brücke wird das Jahr 2010 angestrebt.

(2) Die Errichtung des Bauwerks umfasst alle notwendigen Arbeiten an den Widerlagern, die Übergangskonstruktion zwischen der Festen Fahrbahn der Kehler Brücke und dem Schotteroberbau der Strecke auf deutscher und französischer Seite, die zweigleisige Erneuerung der Brücke über den Uferweg auf französischer Seite (Straßenzufahrt zur Baustelle), die Verschubplattform und die eisenbahntechnische Ausrüstung sowie den Abbruch der alten Brücke. Ebenfalls zur Errichtung des Bauwerks zählen die notwendigen Arbeiten für die Planung, Ausschreibung, Bauüberwachung sowie die Durchführung aller notwendigen Genehmigungsverfahren.

(3) Die Bundesrepublik Deutschland beauftragt mit der Durchführung der Planung, Ausschreibung, Auftragsvergabe, Bauausführung und Bauüberwachung Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Diese handeln im eigenen Namen gegenüber den an der Errichtung des neuen Bauwerks und dem Abbruch der alten Brücke beteiligten Unternehmern und Dritten.

(4) Das Bauwerk wird gemäß den geltenden deutschen technischen Normen und Vorschriften gebaut. Einzelheiten zur bahntechnischen Ausrüstung werden zwischen den deutschen und dem französischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgestimmt.

Vu l’avis de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin du 1er décembre 2005,

Vu le guide de procédures «Consultations transfrontalières des autorités et du public sur les projets ayant des incidences notables sur l’environnement dans l’espace du Rhin supérieur du 1er juin 2005»,

Sont convenues de ce qui suit:

Article 1er

Objet de l’accord

(1) Le pont ferroviaire à voie unique franchissant le Rhin près de Kehl situé sur les territoires allemand et français est remplacé par un pont ferroviaire à deux voies ci-après dénommé «Pont de Kehl» afin d’améliorer l’interconnexion des réseaux ferrés à grande vitesse entre la République fédérale d’Allemagne et la République française.

(2) Le présent accord a pour but de régler les modalités de la réalisation, du financement et de l’entretien du Pont de Kehl.

(3) Les annexes A (présentation des coûts relatifs au Pont de Kehl et répartition des coûts entre les Etats contractants) et B (dispositions relatives à la protection des données) font partie intégrante du présent accord.

Article 2

Description de l’ouvrage

Le Pont de Kehl est construit environ au point kilométrique 293,7 du Rhin. Il comprend deux travées d’une longueur totale d’environ 239 mètres. Le Pont de Kehl permet de dégager un gabarit navigable de 7,00 mètres par rapport au niveau des plus hautes eaux navigables (137,77 IGN 69 ortho ou 137,28 NN nouveau système) sur une largeur d’au moins 88 mètres sous la travée Est, et sur une largeur d’au moins 60 mètres sous la travée Ouest mesurées à partir de l’axe de la pile du pont. L’ouvrage supporte deux voies permettant une vitesse de 160 km/h avec un entraxe de voies de 4 mètres.

Article 3

Exécution des travaux

(1) La République fédérale d’Allemagne assure la maîtrise d’ouvrage des travaux pour la construction du Pont de Kehl et la démolition du pont à voie unique existant. La mise en service du Pont de Kehl est prévue pour 2010.

(2) La réalisation de l’ouvrage comprend tous les travaux nécessaires au niveau des culées, les structures de transition entre la superstructure en dur du Pont de Kehl et la superstructure de la voie sur ballast du côté allemand et du côté français, le renouvellement à double voie du pont au dessus du chemin de rive du côté français (de la voirie d’accès au chantier), la plate-forme de lançage et la pose des équipements ferroviaires, ainsi que la démolition de l’ancien pont. Font également partie de la réalisation de l’ouvrage les travaux nécessaires aux études, aux appels d’offres, à la surveillance des travaux et à l’accomplissement des procédures d’autorisation nécessaires.

(3) La République fédérale d’Allemagne confie aux entreprises fédérales en charge des infrastructures ferroviaires les études, les appels d’offres, les adjudications, l’exécution et la surveillance des travaux. Celles-ci agissent en nom propre à l’égard des entreprises et des tiers concernés par la réalisation du nouvel ouvrage et par la démolition de l’ancien pont.

(4) L’ouvrage est construit conformément aux normes et prescriptions techniques allemandes en vigueur. Les caractéristiques détaillées de l’équipement ferroviaire sont convenues entre les entreprises allemandes et française en charge des infrastructures ferroviaires.

(5) Die Durchführung der für die Errichtung des Bauwerks gemäß Absätze 1 und 2 erforderlichen Genehmigungsverfahren erfolgt für den auf deutschem Hoheitsgebiet befindlichen Teil des Bauwerks nach deutschem Recht und für den auf französischem Hoheitsgebiet befindlichen Teil des Bauwerks nach französischem Recht.

(6) Die Kehler Brücke befindet sich etwa in Bahnkilometer 13,78 (DB Netz Aktiengesellschaft) bis Bahnkilometer 7,6 (Réseau ferré de France). Die vorgesehene Bau- und Montagefläche befindet sich am französischen Ufer und erstreckt sich etwa bis Bahnkilometer 7,45 (Réseau ferré de France).

(7) Die Ausschreibungen werden gemäß dem geltenden Gemeinschaftsrecht durchgeführt.

(8) Jedem Vertragsstaat obliegt es, die für den Anschluss an die Brücke auf seinem eigenen Hoheitsgebiet erforderlichen Bauwerke und Verkehrswege zu finanzieren und zu errichten. Im Hinblick auf die zu errichtenden Gleisanlagen stimmen sich die deutschen und französischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ab.

(9) Die Bestimmungen des Protokolls 1990-I-32 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gelten während der gesamten Bauausführung.

Artikel 4

Umweltrechtliche Verfahren

Gemäß dem Übereinkommen vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen übermittelt die zuständige deutsche Behörde der zuständigen französischen Behörde unverzüglich nach Beginn des Verfahrens über die Zulässigkeit des Vorhabens zum Zweck der Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden auf französischer Seite Kopien der Projektunterlagen einschließlich einer Übersetzung der Dokumentation über die Umweltverträglichkeitsprüfung in die französische Sprache und teilt die für das Verfahren festgelegten Fristen mit.

Artikel 5

Kosten

(1) Auf der Basis der Vorplanung werden die Gesamtkosten der Kehler Brücke gemäß Artikel 3 Absatz 2 auf ca. 22,6 Millionen Euro (Netto) nach dem Preisstand vom Juni 2004 veranschlagt. Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt eine Fortschreibung der veranschlagten Kosten auf Basis eines Preisindex, der von der gemäß Artikel 11 gebildeten Arbeitsgruppe festgelegt wird.

(2) Die Aufteilung der Kosten der Kehler Brücke zwischen den Vertragsstaaten ist in Anlage A dargestellt. Anfallende Mehrkosten unterliegen der Kostenteilung gemäß Anlage A. Mögliche Änderungen des Arbeitsablaufs zur Errichtung der Kehler Brücke, die zu wesentlichen Mehrkosten führen können, sind von der Arbeitsgruppe gemäß Artikel 11 zu genehmigen.

(3) Sofern aufgrund der technischen Ausführungsplanung im Rahmen der Ausführung der Arbeiten gemäß Artikel 3 die Notwendigkeit besteht, einen Teil der Arbeiten der Französischen Republik zu übertragen, erhält die französische Seite einen finanziellen Ausgleich in Höhe des auf die Bundesrepublik Deutschland gemäß Anlage A entfallenden Anteils der dabei entstehenden Kosten. Diese Ausgleichszahlung wird bei den von der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Französischen Republik in Rechnung zu stellenden Kosten gemäß Artikel 5 Absatz 4 in Abzug gebracht. Die Übertragung der Ausführung von Arbeiten auf die Französische Republik bedarf der Genehmigung durch die Gemeinsame Arbeitsgruppe gemäß Artikel 11. Die von der Bundesrepublik Deutschland gemäß Artikel 3 Absatz 3 beauftragten Eisenbahninfrastrukturunternehmen

(5) L'accomplissement des procédures d'autorisation nécessaires pour la réalisation de l'ouvrage tel que décrit aux paragraphes 1 et 2 est régi par le droit allemand pour la partie de l'ouvrage qui se situe sur le territoire allemand et par le droit français pour la partie de l'ouvrage qui se situe sur le territoire français.

(6) Le Pont de Kehl se situe approximativement entre le point kilométrique ferroviaire 13,78 (DB Netz Aktiengesellschaft) et le point kilométrique ferroviaire 7,6 (Réseau ferré de France). La plate-forme de construction et de montage se situe sur la rive française et s'étend environ jusqu'au point kilométrique ferroviaire 7,45 (Réseau ferré de France).

(7) Les appels d'offre sont menés conformément au droit communautaire en vigueur.

(8) Il incombe à chaque Etat contractant de financer et de construire les ouvrages et les voies donnant accès au pont sur son propre territoire. Les sociétés en charge des infrastructures ferroviaires en Allemagne et en France se mettent d'accord en ce qui concerne les voies à construire.

(9) Les dispositions du Protocole 1990-I-32 de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin sont appliquées pendant les travaux.

Article 4

Procédures applicables en matière de législation sur l'environnement

Conformément à la Convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, l'autorité compétente allemande transmet à l'autorité compétente française, immédiatement après le début de la procédure de recevabilité du projet afin d'associer le public et les autorités du côté français, copie des dossiers relatifs au projet incluant une traduction française du dossier d'étude d'impact sur l'environnement et indique les délais applicables à la procédure.

Article 5

Coûts

(1) Sur la base des études préliminaires, le coût total de la construction du Pont de Kehl tel que décrit à l'article 3, paragraphe 2, est évalué à environ 22,6 millions d'euros (hors taxe), exprimé en valeur juin 2004. L'Office fédéral des chemins de fer procède à l'actualisation des coûts estimés en appliquant un indice des prix fixé par le groupe de travail constitué conformément à l'article 11.

(2) La répartition des coûts du Pont de Kehl entre les Etats contractants est explicitée à l'annexe A. Les surcoûts occasionnés sont soumis à la répartition des coûts définie à l'annexe A. D'éventuelles modifications du déroulement des travaux pour réaliser le Pont de Kehl susceptibles d'occasionner des surcoûts importants doivent être autorisées par le groupe de travail comme prévu à l'article 11.

(3) Si les études techniques de mise en œuvre montrent la nécessité de transférer, dans le cadre de la mise en œuvre des travaux en vertu de l'article 3, une partie des travaux à la République française, la partie française reçoit une compensation financière à hauteur de la part des coûts qui, conformément à l'annexe A, incombent à la République fédérale d'Allemagne. Le paiement de cette compensation est porté en déduction des coûts que la République fédérale d'Allemagne facture à la République française conformément à l'article 5, paragraphe 4. Le transfert de l'exécution d'une partie des travaux à la République française doit être validé par le groupe de travail commun visé à l'article 11. A cette fin, les entreprises en charge des infrastructures ferroviaires chargées par la République fédérale d'Allemagne en vertu de l'article 3, paragraphe 3 et l'entreprise chargée

und das auf französischer Seite zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen hierzu einvernehmlich einen Antrag bei der Gemeinsamen Arbeitsgruppe.

(4) Bei der Aufteilung der Kosten für die Errichtung der Kehler Brücke und den Abbruch der vorhandenen eingleisigen Brücke zwischen den beiden Vertragsstaaten bleiben die in diesen Kosten enthaltenen indirekten Steuern unberücksichtigt. Die anfallenden deutschen indirekten Steuern werden durch die Bundesrepublik Deutschland getragen; die anfallenden französischen indirekten Steuern werden durch die Französische Republik getragen.

(5) Die Bundesrepublik Deutschland übernimmt die Vorfinanzierung der Arbeiten. Entsprechend dem Baufortschritt erstellt sie unter Berücksichtigung der Kostenteilung nach diesem Abkommen eine Aufstellung der von ihr finanzierten Kosten und stellt der Französischen Republik den nach dem Abkommen auf sie entfallenden Teil in Rechnung.

(6) Das Eisenbahn-Bundesamt erstellt für jede Rechnung einen Prüfbericht, der die Zuordnung der abgerechneten Arbeiten gemäß Anlage A sicherstellt und der den erreichten Baufortschritt bescheinigt sowie eine Gegenüberstellung der vertraglich gebundenen Investitionskosten, abgerechneten Investitionskosten sowie einer Begründung für aufgetretene Abweichungen enthält.

(7) Die Französische Republik begleicht die von der Bundesrepublik Deutschland in Rechnung gestellten Kosten innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Zugang der Rechnung.

(8) Die Ausgaben für die Planung und die Durchführung der notwendigen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Kehler Brücke, die von der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik vor Inkrafttreten dieses Abkommens erbracht wurden, sind der nach Artikel 11 gebildeten Gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Genehmigung vorzulegen. Diese Ausgaben unterliegen der Kostenteilung nach Anlage A.

Artikel 6

Bereitstellung der für die Kehler Brücke und für die Bauarbeiten notwendigen Grundstücke

Jeder Vertragsstaat hat dafür zu sorgen, dass auf seinem Hoheitsgebiet die für die Errichtung des Bauwerks dauernd oder vorübergehend notwendigen Grundstücke zur Verfügung stehen und trägt die dabei anfallenden Kosten.

Artikel 7

Abnahme und Instandhaltung

(1) Nach Abschluss der Arbeiten in jeweils gemeinsam zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegenden Teilabschnitten erfolgt die bautechnische Abnahme durch die zuständigen Behörden der Bundesrepublik Deutschland in Gegenwart der Vertreter der Französischen Republik, der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Unternehmer.

(2) Die Vertragsstaaten verabreden eine Endabnahme und die Betriebsgenehmigung des fertig gestellten neuen Bauwerks nach Abschluss der Arbeiten durch die zuständigen Behörden der Bundesrepublik Deutschland in Gegenwart der Vertreter der Französischen Republik und der Unternehmer. Die Französische Republik betraut mit der Wahrnehmung aller für die Erlangung der Betriebsgenehmigung erforderlichen Leistungen die Bundesrepublik Deutschland und erkennt die Entscheidungen der Bundesrepublik Deutschland an.

(3) Nach Endabnahme des neuen Bauwerks wird der auf französischem Hoheitsgebiet befindliche Teil des Bauwerks der Französischen Republik übergeben.

(4) Die Instandhaltung der Kehler Brücke obliegt der Bundesrepublik Deutschland. Die beiden Vertragsstaaten tragen die

des infrastructures ferroviaires compétente du côté français déposent une demande conjointe auprès du groupe de travail commun.

(4) Dans la répartition des coûts liés à l’édification du Pont de Kehl et à la destruction du pont à une voie existant entre les deux Etats contractants, les taxes indirectes comprises dans les coûts ne sont pas prises en compte. Ces taxes sont supportées par la République fédérale d’Allemagne sur le territoire allemand et par la République française sur le territoire français.

(5) La République fédérale d’Allemagne assure le préfinancement des travaux. En fonction de la progression des travaux, elle établit dans le respect de la répartition des coûts définie au présent accord, un tableau des coûts qu’elle a financés et facture à la République française la partie des coûts qui lui incombe en vertu du présent accord.

(6) L’Office fédéral des chemins de fer établit pour chaque facture émise un rapport de contrôle qui permet de faire le lien entre les travaux facturés et l’annexe A et qui atteste la progression des travaux et expose de manière contradictoire le montant des investissements projetés dans l’accord et les coûts d’investissement facturés en justifiant les écarts relevés.

(7) La République française s’acquitte auprès de la République fédérale des coûts facturés dans les six mois qui suivent la réception de la facture.

(8) Les dépenses relatives aux études et à l’accomplissement des procédures d’autorisation nécessaires pour la réalisation du Pont de Kehl qui ont été financées par la République fédérale d’Allemagne et la République française avant l’entrée en vigueur du présent accord doivent être soumises pour validation au groupe de travail commun constitué en vertu de l’article 11. Ces dépenses sont soumises à la répartition des coûts définie à l’annexe A.

Article 6

Mise à disposition des emprises nécessaires au Pont de Kehl et aux travaux

Chacun des Etats contractants veille à ce que sur son propre territoire, les terrains nécessaires de manière temporaire ou permanente aux travaux de construction de l’ouvrage soient disponibles et supporte les dépenses correspondantes.

Article 7

Réception et entretien

(1) Après l’achèvement des travaux pour chaque tranche définie conjointement par les sociétés en charge des infrastructures ferroviaires, les autorités compétentes de la République fédérale d’Allemagne procèdent à la réception des travaux en présence des représentants de la République française, des entreprises en charge des infrastructures ferroviaires et des entrepreneurs.

(2) Les Etats contractants conviennent d’une réception finale du nouvel ouvrage et de l’attribution de l’autorisation d’exploitation du nouvel ouvrage après accomplissement des travaux par les autorités compétentes de la République fédérale d’Allemagne en présence des représentants de la République française et des entrepreneurs. La République française charge la République fédérale d’Allemagne de prendre en compte toutes les prestations nécessaires à l’obtention de l’autorisation d’exploitation et reconnaît les décisions de la République fédérale d’Allemagne.

(3) Après la réception finale du nouvel ouvrage, la partie de ce dernier située sur le territoire français est remise à la République française.

(4) L’entretien du Pont de Kehl incombe à la République fédérale d’Allemagne. Les deux Etats contractants assument les

Kosten für die Instandhaltung der Kehler Brücke für den jeweils auf ihrem Hoheitsgebiet befindlichen Teil.

(5) Die Instandhaltung umfasst alle Arbeiten, die zur Wartung, Inspektion, Instandsetzung der neuen Kehler Brücke und der zugehörigen Anlagen erforderlich sind. Dazu gehören alle Maßnahmen, die die ordnungsgemäße Nutzung und den entsprechenden technischen Stand der neuen Kehler Brücke unter Wahrung der Tragfähigkeit gewährleisten, ohne die wesentlichen Abmessungen und die statischen Verhältnisse der Grenzbrücke zu verändern.

coûts d'entretien relatifs respectivement aux parties de l'ouvrage situées sur leur territoire.

(5) L'entretien comprend tous les travaux nécessaires à la maintenance, l'inspection, la remise en état du nouveau Pont de Kehl et des installations associées. En font partie toutes les mesures qui garantissent une utilisation conforme et l'état technique correspondant du nouveau Pont de Kehl dans le respect de sa capacité porteuse sans modifier les dimensions essentielles et le comportement statique de l'ouvrage transfrontalier.

Artikel 8

Betretungsrecht

(1) Das Erfordernis eines Aufenthaltstitels, auch eines Visums, sowie von Pässen oder Passersatzpapieren richtet sich für die beim Bau, der Instandhaltung und der Inspektionen der Kehler Brücke beteiligten Personen nach dem Recht, das jeweils im Hoheitsgebiet des Vertragsstaates gilt, in dem die betreffende Person sich aufhält.

(2) Das Erfordernis einer Erlaubnis, eine Beschäftigung beim Bau und der Instandhaltung der Kehler Brücke auszuüben, richtet sich auch für Tätigkeiten, die auf dem Hoheitsgebiet des jeweils anderen Vertragsstaates ausgeübt werden, ausschließlich nach dem Recht des Vertragsstaates, welchem nach den Artikeln 3, 4, 5 und 7 die Ausführung der Arbeiten einschließlich der damit verbundenen Inspektionen obliegt.

(3) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, Personen, die aufgrund dieses Abkommens in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates gelangt sind und die die Bestimmungen dieses Abkommens verletzt haben oder sich dort rechtswidrig aufhalten, jederzeit formlos zurückzunehmen.

Article 8

Droit d'entrée

(1) Pour les personnes intervenant dans la construction, l'entretien et l'inspection du Pont de Kehl, l'exigence d'un titre de séjour, d'un visa, ainsi que de passeports ou de documents en lieu de passeport est régie par le droit en vigueur sur le territoire de l'Etat contractant sur lequel la personne en question se trouve.

(2) Dans le cas où un permis de travail est exigé pour occuper un emploi dans la construction et l'entretien du Pont de Kehl, la délivrance de ce permis est régie, y compris pour les activités effectuées sur le territoire de l'autre partie contractante, exclusivement par le droit de l'Etat contractant auquel incombe en vertu des articles 3, 4, 5 et 7 la réalisation des travaux ainsi que les inspections liées à ceux-ci.

(3) Les Etats contractants s'engagent à réadmettre sans formalité et à tout instant toute personne entrée sur le territoire de l'autre Etat contractant dans le cadre du présent accord et ayant violé les dispositions du présent accord ou séjournant illégalement sur ce territoire.

Artikel 9

Steuerrechtliche Regelungen

(1) Die zum Bau und zur Instandhaltung der Kehler Brücke erforderlichen Waren unterliegen bei ihrem innergemeinschaftlichen Verbringen aus dem Hoheitsgebiet des einen Vertragsstaates in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates keinen Verboten und Beschränkungen.

(2) Die zuständigen Steuer- und Zollbehörden der beiden Vertragsstaaten verständigen und informieren sich und leisten einander jede notwendige Information und Unterstützung bei der Anwendung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften im Rahmen der Bestimmungen des Absatzes 1.

(3) Dieses Abkommen berührt nicht die Anwendung des Abkommens vom 21. Juli 1959 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik zur Vermeidung der Doppelbesteuerungen und über gegenseitige Amts- und Rechtshilfe auf dem Gebiete der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen sowie der Gewerbesteuern und der Grundsteuern einschließlich des Zusatzprotokolls und der beiden Notenwechsel vom 21. Juli 1959 in der durch das Revisionsprotokoll vom 9. Juni 1969, das Zusatzabkommen vom 28. September 1989 und das Zusatzabkommen vom 20. Dezember 2001 geänderten Fassung und unter Berücksichtigung möglicher künftiger Änderungen.

Article 9

Dispositions fiscales

(1) Les biens nécessaires à la construction et à l'entretien du Pont de Kehl ne sont soumis à aucune interdiction ni limitation lors de leur transfert intracommunautaire depuis le territoire d'un Etat contractant sur le territoire de l'autre Etat contractant.

(2) Les autorités fiscales et douanières compétentes des deux Etats contractants se concertent, s'informent et se fournissent réciproquement les informations et l'assistance nécessaires à l'application de leurs attributions juridiques et administratives dans le cadre des dispositions du paragraphe 1.

(3) Le présent accord n'affecte pas l'application des dispositions de la Convention du 21 juillet 1959 entre la République fédérale d'Allemagne et la République française en vue d'éviter les doubles impositions et d'établir des règles d'assistance administrative et juridique réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune ainsi qu'en matière de contributions des patentes et de contributions foncières, ainsi que le protocole additionnel et les deux échanges de lettre du 21 juillet 1959, tels que modifiés par les avenants des 9 juin 1969, 28 septembre 1989 et 20 décembre 2001, et compte tenu de tout amendement futur éventuel.

Artikel 10

Arbeitsrechtliche Regelungen

Auf die Arbeitsverträge der am Bau und der Instandhaltung der Kehler Brücke tätig werdenden Personen findet das deutsche Recht Anwendung.

Article 10

Dispositions en terme de droit de travail

Le droit allemand s'applique aux contrats de travail des personnes exerçant des activités liées à la construction et à l'entretien du Pont de Kehl.

Artikel 11

Gemeinsame Arbeitsgruppe

(1) Es wird eine deutsch-französische Arbeitsgruppe gebildet, die sich mindestens aus Vertretern folgender Behörden und Unternehmen zusammensetzt:

Article 11

Groupe de travail commun

(1) Il est créé un groupe de travail franco-allemand qui réunit au minimum les représentants des autorités et des entreprises suivantes:

1. Bundesrepublik Deutschland:
   a) das für Verkehr zuständige Ministerium,
   b) Eisenbahn-Bundesamt,
   c) Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
2. Französische Republik:
   a) das für Verkehr zuständige Ministerium,
   b) Eisenbahnsicherheitsagentur,
   c) Réseau ferré de France.

(2) Die Arbeitsgruppe hat eine beratende Funktion in Fragen, die die Finanzierung, die Bauarbeiten sowie die im Zusammenhang mit der Errichtung der Kehler Brücke erforderlichen Genehmigungsverfahren betreffen, insbesondere:

1. die Genehmigungsverfahren, den Ablauf der Arbeiten, den zeitlichen Ablauf der Arbeiten und die Kostenentwicklung,
2. Stand der Aufwendungen, Fälligkeiten der Zahlungen,
3. Fragen, die sich bei der Durchführung dieses Abkommens ergeben, mit Ausnahme der steuer- und zollrechtlichen Fragen.

Die Arbeitsgruppe entscheidet insbesondere über:

a) die Genehmigung von Mehrkosten und die Übertragungen der Ausführung von Arbeiten gemäß Artikel 5 Absätze 2 und 3 sowie deren finanzielle Aufteilung zwischen den Vertragsstaaten,
b) die Genehmigung und Aufteilung der Ausgaben für die Planung und die Durchführung der notwendigen Genehmigungsverfahren zur Errichtung der Kehler Brücke, die von der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik vor Inkrafttreten dieses Abkommens getragen werden,
c) die Festlegung des Preisindexes gemäß Artikel 5 Absatz 1.

(3) Fragen der Instandhaltung werden zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen beider Vertragsstaaten gesondert geregelt.

(4) Die Arbeitsgruppe kann Sachverständige oder Vertreter anderer Behörden der beiden Vertragsstaaten bitten, bei Bedarf an den Sitzungen teilzunehmen.

(5) Die Arbeitsgruppe formuliert ihre Empfehlungen und Entscheidungen grundsätzlich einvernehmlich. Sollte es innerhalb der Arbeitsgruppe divergierende Empfehlungen geben, werden diese den zuständigen Behörden zur Entscheidung vorgelegt.

(6) Die Arbeitsgruppe löst sich nach Inbetriebnahme der Kehler Brücke auf.

Artikel 12

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens sollen durch die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten gelöst werden. Jeder Vertragsstaat kann zu diesem Zweck die in Artikel 11 dieses Abkommens vorgesehene Arbeitsgruppe um Stellungnahme bitten. Falls keine Einigung zustande kommt, kann der diplomatische Weg genutzt werden.

Artikel 13

Ratifikation und Inkrafttreten

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation.

(2) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

1. République fédérale d'Allemagne:
   a) le ministère compétent en matière de transports,
   b) l'Office fédéral des chemins de fer,
   c) les entreprises en charge des infrastructures ferroviaires;
2. République française:
   a) le ministère compétent en matière de transports,
   b) l'Etablissement public de sécurité ferroviaire,
   c) Réseau ferré de France.

(2) Le groupe de travail a une fonction consultative pour les questions concernant le financement, les travaux et les procédures d'autorisation nécessaires dans le contexte de la réalisation du Pont de Kehl, et notamment:

1. les procédures d'autorisation, le déroulement des travaux, le calendrier des travaux et l'évolution des coûts
2. la situation des dépenses, les échéances des paiements
3. les questions soulevées par la mise en œuvre de cet accord, à l'exception des questions fiscales et douanières.

Le groupe de travail commun décide notamment:

a) de la validation des coûts supplémentaires et des transferts de l'exécution de travaux conformément à l'article 5, paragraphes (2) et (3) ainsi que de leur répartition financière entre les Etats contractants,
b) de la validation et de la répartition des dépenses relatives aux études et à la mise en œuvre des procédures d'autorisation nécessaires à la réalisation du Pont de Kehl qui ont été financées par la République fédérale d'Allemagne et la République française avant l'entrée en vigueur du présent accord,
c) de la fixation de l'indice des prix prévue à l'article 5 paragraphe 1.

(3) Les questions relatives à l'entretien sont réglées séparément entre les entreprises en charge des infrastructures ferroviaires des Etats contractants.

(4) Le groupe de travail peut, si besoin en est, inviter des experts ou des représentants d'autres autorités des deux Etats contractants à participer aux réunions.

(5) Par principe, le groupe de travail adopte ses recommandations et ses décisions d'un commun accord. Si des divergences sur les recommandations à donner apparaissent au sein du groupe de travail, celles-ci sont transmises aux autorités compétentes pour décision.

(6) Le groupe de travail se dissout après la mise en service du Pont de Kehl.

Article 12

Règlement des différends

Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent accord doivent être réglés par les autorités compétentes des Etats contractants. A cette fin, chaque Etat contractant peut demander l'avis du groupe de travail prévu par l'article 11 du présent accord. A défaut d'un accord, la voie diplomatique peut être utilisée.

Article 13

Ratification et entrée en vigueur

(1) Le présent accord est soumis à ratification.

(2) Le présent accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suivra l'échange des instruments de ratification.

(3) Dieses Abkommen wird zunächst für die Dauer von zwanzig Jahren geschlossen. Es verlängert sich stillschweigend um jeweils eine Zeitspanne von zehn Jahren, wenn nicht einer der Vertragsstaaten es mindestens ein Jahr vor Ablauf der Gültigkeitsdauer kündigt.

(4) Die Registrierung dieses Abkommens beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird unverzüglich nach seinem Inkrafttreten von der Bundesrepublik Deutschland veranlasst. Die Französische Republik wird unter Angabe der VN-Registriernummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

Geschehen zu Berlin am 14. März 2006 in zwei Urschriften, jede in deutscher und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(3) Le présent accord est conclu pour une durée initiale de vingt ans. Il est renouvelable par tacite reconduction pour de nouvelles périodes de dix ans, sauf dénonciation par l'un des Etats contractants, une année au moins avant l'expiration de sa validité.

(4) L'enregistrement du présent accord auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies est assuré par la République fédérale d'Allemagne immédiatement après son entrée en vigueur. La République française en est informée par la communication du numéro d'enregistrement des Nations Unies, dès que le Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies l'aura confirmé.

Fait à Berlin le 14 mars 2006 en double exemplaire en langues allemande et française, les deux textes faisant également foi.

Für die Bundesrepublik Deutschland
Pour la République fédérale d'Allemagne

Frank Steinmeier
W. Tiefensee

Für die Französische Republik
Pour la République française

Philippe Douste-Blazy
Dominique Perben

Anlage A

zum Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl

Kostenaufteilung

Anlagenteil	Grobe Kostenveranschlagung aus der Vorplanung (Preisstand 2004) [Millionen Euro]	Anteil der[1]) Bundesrepublik Deutschland	Anteil der[1]) Französischen Republik
Neuer zweigleisiger Brückenüberbau für eine Geschwindigkeit von 160 km/h	11,4	87,5 %	12,5 %
Ertüchtigung der Widerlager, Neubau des Mittelpfeilers, Abbruch des bestehenden Brückenüberbaus und der bestehenden Pfeiler	6,6	50 %	50 %
Bahntechnik und Schallschutz	2,0	75 %	25 %
Planungskosten (Durchführung der Planung, Ausschreibung, Bauüberwachung und Durchführung aller Genehmigungsverfahren gemäß Artikel 3 Absatz 2)	2,6	80 %	20 %
Summe	22,6		

[1]) Die Kostenaufteilung geht auf das Abkommen vom 30. Januar 1953 über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze zurück. Danach sind die Kosten für den Neubau des zweiten eingleisigen Überbaus gemäß den technischen Anforderungen der bestehenden Brücke (Geschwindigkeit von 100 km/h) allein von Deutschland zu tragen. Darüber hinausgehende Kosten für die jetzt vorgesehene deutliche Qualitätsverbesserung des Bauwerks (Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h) werden von Deutschland und Frankreich gemeinsam getragen.

Annexe A

à l’accord entre la République fédérale d’Allemagne et la République française relatif à la construction d’un pont ferroviaire sur le Rhin à Kehl

Répartition des coûts

Rubriques	Estimation sommaire des coûts selon avant-projet (valeur économique 2004) [en millions d’euros]	Contribution[1]) de la République fédérale d’Allemagne	Contribution[1]) de la République française
Nouvelle superstructure de pont à deux voies permettant une vitesse de 160 km/h	11,4	87,5 %	12,5 %
Renforcement des culées, construction de la pile centrale, démolition de la superstructure et des piles du pont existant	6,6	50 %	50 %
Equipements ferroviaires et protection phonique	2,0	75 %	25 %
Dépenses de planification (planification, appels d’offre, surveillance des travaux et réalisation de toutes les procédures d’autorisation selon article 3, paragraphe 2)	2,6	80 %	20 %
Total	22,6		

[1]) La répartition des coûts renvoie à l’accord relatif aux ponts fixes et bacs sur le Rhin à la frontière franco-allemande du 30 janvier 1953. Selon cet accord, les coûts pour la construction d’un second franchissement ferroviaire avec les caractéristiques techniques du pont existant (vitesse de 100 km/h) sont uniquement supportés par l’Allemagne. Les coûts additionnels liés à l’amélioration telle que prévue de la qualité de l’ouvrage (vitesse de 160 km/h) sont supportés conjointement par l’Allemagne et la France.

Anlage B

zum Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl

Regelungen zum Datenschutz

Unter Beachtung des nationalen Rechts jedes Vertragsstaates erfolgen Übermittlung und Verwendung von personenbezogenen Daten, im Weiteren „Daten“ genannt, im Rahmen dieses Abkommens nach Maßgabe folgender Bestimmungen:

1. Die empfangende Stelle unterrichtet die übermittelnde Stelle des anderen Vertragsstaates auf Ersuchen über die Verwendung der übermittelten Daten und über die dadurch erzielten Ergebnisse.
2. Die Verwendung der Daten durch den Empfänger ist nur zu den in diesem Abkommen bezeichneten Zwecken und zu den durch die übermittelte Stelle vorgesehenen Bedingungen zulässig. Die Verwendung ist darüber hinaus zulässig zur Verhütung und Verfolgung von Straftaten von erheblicher Bedeutung sowie zum Zwecke der Abwehr von erheblichen Gefahren für die öffentliche Sicherheit.
3. Die übermittelnde Stelle ist verpflichtet, auf die Richtigkeit der zu übermittelnden Daten sowie auf die Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit in Bezug auf den mit der Übermittlung verfolgten Zweck zu achten. Dabei sind die nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht geltenden Übermittlungsverbote zu beachten. Die Übermittlung der Daten unterbleibt, wenn die übermittelnde Stelle Grund zur Annahme hat, dass dadurch gegen den Zweck eines innerstaatlichen Gesetzes verstoßen würde oder schutzwürdige Interessen der betroffenen Personen beeinträchtigt würden. Erweist sich, dass unrichtige Daten oder Daten, die nicht übermittelt werden durften, übermittelt worden sind, so ist dies dem Empfänger unverzüglich mitzuteilen. Er ist verpflichtet, die Daten unverzüglich zu berichtigen oder zu löschen.
4. Dem Betroffenen ist auf Antrag über die zu seiner Person vorhandenen Daten sowie über ihren vorgesehenen Verwendungszweck Auskunft zu erteilen. Die Erteilung einer solchen Auskunft kann verweigert werden, wenn das Interesse des Staates, die Auskunft nicht zu erteilen, das Interesse des Antragstellers überwiegt. Im Übrigen richtet sich das Recht des Betroffenen auf Auskunftserteilung nach dem innerstaatlichen Recht des Vertragsstaates, in dessen Hoheitsgebiet die Auskunft beantragt wird.
5. Die übermittelnde Stelle weist bei der Übermittlung der Daten auf die nach ihrem nationalen Recht vorgesehenen

Annexe B

à l’accord entre la République fédérale d’Allemagne et la République française relatif à la construction d’un pont ferroviaire sur le Rhin à Kehl

Dispositions relatives à la protection des données

Dans le respect du droit national de chaque Etat contractant, la transmission et l’emploi de données personnelles (ci-après appelées données) sont soumis, dans le cadre du présent Accord, aux dispositions suivantes:

1. Le service destinataire informe le service émetteur de l’autre Etat contractant, sur demande, de l’emploi fait des données transmises et des résultats ainsi obtenus.
2. L’emploi des données par le service destinataire n’est autorisé qu’aux fins décrites dans le présent accord et dans les conditions prévues par le service émetteur. Il est en outre autorisé pour la prévention et la répression des délits ayant un caractère significatif ainsi que pour lutter contre les menaces importantes pour la sécurité publique.
3. Le service émetteur est tenu de veiller à l’exactitude des données communiquées ainsi qu’au caractère nécessaire et proportionné de la transmission au regard de l’objectif recherché. A cet égard, les motifs de non-communication en vigueur dans chaque droit interne sont à respecter. La transmission de données n’intervient pas si le service émetteur a lieu de supposer que la transmission irait à l’encontre de l’objectif d’une loi de son droit national ou léserait des intérêts dignes d’être protégés chez les personnes concernées. S’il s’avère que des données erronées ou qui n’auraient pas dû l’être ont été transmises, le destinataire doit en être informé sans délai. Ce dernier est tenu de rectifier ou de supprimer immédiatement les données en question.
4. Sur sa demande, une personne concernée doit être informée des données existant à son sujet ainsi que de l’utilisation qu’il est prévu d’en faire. Ces informations peuvent être refusées si l’intérêt de l’Etat à ne pas les communiquer l’emporte sur l’intérêt du requérant. Pour le reste, le droit de l’intéressé à l’information est régi par le droit interne de la partie contractante sur le territoire national de laquelle la demande d’information est faite.
5. Lors de la transmission des données, le service émetteur mentionne les délais prévus dans son droit national pour la

Fristen für die Aufbewahrung dieser Daten hin, nach deren Ablauf sie gelöscht werden müssten. Unabhängig von diesen Fristen sind die übermittelten Daten zu löschen, sobald sie für den Zweck, für den sie übermittelt worden sind, nicht mehr erforderlich sind.

6. Die übermittelnde und die empfangende Stelle stellen sicher, dass die Übermittlung und der Empfang der Daten aktenkundig gemacht werden.

7. Die übermittelnde und die empfangende Stelle sind verpflichtet, die übermittelten Daten wirksam gegen unbefugten Zugang, unbefugte Veränderung und unbefugte Bekanntgabe zu schützen.

conservation de ces données et à l'issue desquels elles devraient être effacées. Indépendamment de ces délais, les données transmises doivent être effacées dès qu'elles ne sont plus nécessaires à l'objet pour lequel elles ont été communiquées.

6. Le service émetteur et le service destinataire s'engagent à prendre acte de la communication et de la réception des données.

7. Le service émetteur et le service destinataire sont tenus de protéger efficacement les données communiquées contre tout accès, toute modification et toute diffusion non autorisés.

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Nach Verhandlungen der beteiligten Regierungen wurde das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Bau einer Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl im Rahmen des deutsch-französischen Ministerrates am 14. März 2006 in Berlin unterzeichnet.

Die bestehende eingleisige Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl, die sich auf deutschem und französischem Hoheitsgebiet befindet, wird zur Verbesserung der Verbindung der Hochgeschwindigkeitsnetze zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik durch eine neue zweigleisige Eisenbahnbrücke ersetzt. Die neue Rheinbrücke wurde für eine Geschwindigkeit von 160 km/h konzipiert.

Folgende Maßnahme soll verwirklicht werden:

Bau einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke über den Rhein auf der Grundlage des Abkommens über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze vom 30. Januar 1953 sowie der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Ausrüstung, Wohnungsbau und Verkehr der Französischen Republik über die Schnellbahnverbindung Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland vom 22. Mai 1992 (Vereinbarung von La Rochelle) über die Verknüpfung der französischen und deutschen Hochgeschwindigkeitsnetze.

Die Gesamtkosten für den Bau der neuen Eisenbahnbrücke bei Kehl werden auf ca. 22,6 Millionen Euro (Netto) veranschlagt. Davon entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland anteilig ca. 16,9 Millionen Euro und auf die Französische Republik ca. 5,7 Millionen Euro. Die Bundesrepublik Deutschland übernimmt die Vorfinanzierung der Arbeiten und stellt der Französischen Republik entsprechend dem erreichten Baufortschritt den auf sie entfallenden Teil in Rechnung. Die Französische Republik begleicht die von der Bundesrepublik Deutschland in Rechnung gestellten Kosten innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Zugang der Rechnung.

Das grenzüberschreitende Schienenprojekt hat eine große politische Bedeutung für das immer enger zusammenwachsende Europa vor dem Hintergrund der Erweiterung der Europäischen Union. Die Rheinbrücke bei Kehl ist eine Maßnahme der Ausbaustrecke Kehl – Appenweier und wird als Teil des vorrangigen Vorhabens Nummer 17 der transeuropäischen Verkehrsnetze Paris – Pressburg (Bratislava) und der sogenannten „Eisenbahn-Magistrale für Europa“ zwischen Paris und Budapest die Verkehrsbeziehungen auf dieser Schienenachse erheblich verbessern.

II. Besonderes

Artikel 1 regelt den Gegenstand des Abkommens: Ersatz der bestehenden, auf deutschem und französischem Hoheitsgebiet befindlichen, eingleisigen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Kehl durch ein zweigleisiges Brückenbauwerk.

Zu diesem Zweck werden Regelungen für die Realisierung, die Finanzierung und die Instandhaltung der Eisenbahnbrücke bei Kehl getroffen.

Die Vertragsparteien vereinbaren, dass die Kostenaufteilung (Anlage A des Abkommens) Bestandteil des Abkommens wird. Damit werden Festlegungen zur Kostenaufteilung aller mit der Errichtung der neuen Eisenbahnbrücke zusammenhängenden Bau- und Planungsleistungen getroffen. Ebenfalls Bestandteil des Abkommens werden die Regelungen zum Datenschutz (Anlage B des Abkommens).

Artikel 2 beschreibt das neue Bauwerk: Die neue Eisenbahnbrücke wird aus zwei Brückenfeldern bestehen und eine Gesamtlänge von ca. 239 Metern aufweisen. Das schiffbare Lichtraumprofil hat eine Höhe von 7,00 Metern über dem höchsten schiffbaren Wasserstand (137,77 IGN 69 ortho oder 137,28 NN neu) mit einer Breite von mindestens 88 Metern unter dem östlichen Brückenfeld und mindestens 60 Metern Breite unter dem westlichen Brückenfeld, gemessen an der Pfeilerachse der Brücke. Das Bauwerk trägt zwei Gleise für 160 km/h mit 4,00 Metern Gleisabstand.

Artikel 3 regelt die Ausführung der Arbeiten. Die Bundesrepublik Deutschland übernimmt die Bauherrschaft für den Abbruch der vorhandenen Brücke sowie die Errichtung der Kehler Brücke und beauftragt mit der Durchführung der Planung, Ausschreibung, Auftragsvergabe, Bauausführung und Bauüberwachung Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Diese sollen im eigenen Namen gegenüber den an der Errichtung des neuen Bauwerks und dem Abbruch der alten Brücke beteiligten Unternehmen und Dritten handeln.

Es wird festgelegt, dass das neue Brückenbauwerk nach den geltenden deutschen technischen Normen und Vorschriften errichtet wird und die Ausschreibungen nach dem geltenden Gemeinschaftsrecht durchgeführt werden.

Die Durchführung der für die Errichtung der neuen Rheinbrücke erforderlichen Genehmigungsverfahren erfolgt für den auf deutschem Hoheitsgebiet befindlichen Teil des Bauwerks nach deutschem Recht und für den auf französischem Hoheitsgebiet befindlichen Teil des Bauwerks nach französischem Recht.

Es wird geregelt, dass jeder Vertragsstaat auf seinem Hoheitsgebiet für die Errichtung und Finanzierung der an die neue Brücke anzuschließenden Bauwerke und Verkehrswege zuständig ist.

Für die Fertigstellung des Vorhabens wird das Jahr 2010 angestrebt.

Artikel 4 regelt für die Durchführung der umweltrechtlichen Verfahren die Anwendung des Übereinkommens vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen.

Artikel 5 legt die Aufteilung der Kosten fest und bestimmt die Zahlungsmodalitäten. Die Gesamtkosten für den Bau der neuen Eisenbahnbrücke bei Kehl wurden auf ca. 22,6 Millionen Euro (Netto) veranschlagt. Davon entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland anteilig ca. 16,9 Millionen Euro und auf die Französische Republik ca. 5,7 Millionen Euro. Die Kostenaufteilung geht auf das

Abkommen über die festen Brücken und Fähren über den Rhein an der deutsch-französischen Grenze vom 30. Januar 1953 zurück. Danach sind die Kosten für den Neubau des zweiten eingleisigen Überbaus gemäß den technischen Anforderungen der bestehenden Brücke (Geschwindigkeit von 100 km/h) allein von Deutschland zu tragen. Darüber hinausgehende Kosten für die jetzt vorgesehene deutliche Qualitätsverbesserung des Bauwerks (Geschwindigkeitsanhebung auf 160 km/h) werden von Deutschland und Frankreich gemeinsam getragen. Die Bundesrepublik Deutschland übernimmt die Vorfinanzierung der Arbeiten und stellt der Französischen Republik entsprechend dem erreichten Baufortschritt den auf sie entfallenden Teil in Rechnung. Die Französische Republik begleicht die von der Bundesrepublik Deutschland in Rechnung gestellten Kosten innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Zugang der Rechnung.

Sofern aufgrund der technischen Ausführungsplanung im Rahmen der Ausführung der Arbeiten zur Errichtung des Bauwerks die Notwendigkeit besteht, einen Teil der Arbeiten der Französischen Republik zu übertragen, erhält die französische Seite einen finanziellen Ausgleich in Höhe des auf die Bundesrepublik Deutschland gemäß Anlage A des Abkommens entfallenden Anteils der dabei entstehenden Kosten. Diese Ausgleichszahlung wird bei den von der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Französischen Republik in Rechnung zu stellenden Kosten in Abzug gebracht.

Es wird geregelt, dass

- Änderungen des Arbeitsablaufs, die zu wesentlichen Mehrkosten führen, sowie
- die Übertragung von Arbeiten zur Errichtung des neuen Bauwerks auf die Französische Republik

von der Arbeitsgruppe nach Artikel 11 des Abkommens zu genehmigen sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt wird beauftragt, für jede Rechnung einen Prüfbericht zu erstellen. Der Prüfbericht soll die Zuordnung der abgerechneten Arbeiten zur Kostenaufteilung (Anlage A des Abkommens) sicherstellen, den erreichten Baufortschritt bescheinigen und eine Gegenüberstellung der vertraglich gebundenen Investitionskosten, der abgerechneten Investitionskosten sowie eine Begründung für aufgetretene Abweichungen enthalten.

Artikel 6 regelt, dass jeder Vertragsstaat dafür zu sorgen hat, dass auf seinem Hoheitsgebiet die für die Errichtung des Bauwerks dauernd oder vorübergehend notwendigen Grundstücke zur Verfügung stehen und er die dabei anfallenden Kosten trägt.

Artikel 7 regelt die Modalitäten für die Abnahme und Instandhaltung des Bauwerks. Es wird die Durchführung von bautechnischen Zwischenabnahmen vereinbart. Die Vertragsparteien verabreden die Modalitäten für die nach Abschluss der Arbeiten vorgesehene Endabnahme des neuen Brückenbauwerks und die Erwirkung der Betriebsgenehmigung.

Es wird festgelegt, dass nach der Endabnahme des neuen Bauwerks der auf französischem Hoheitsgebiet befindliche Teil des Bauwerks der Französischen Republik übergeben wird.

Die Instandhaltung der Kehler Brücke obliegt der Bundesrepublik Deutschland. Die beiden Vertragsstaaten tragen die Kosten für die Instandhaltung der Kehler Brücke für den jeweils auf ihrem Hoheitsgebiet befindlichen Teil.

Artikel 8 regelt das Aufenthaltsrecht für die an dem Bau, der Instandhaltung und den Inspektionen der Kehler Brücke beteiligten Personen.

Artikel 9 enthält steuerrechtliche Regelungen. Es wird festgelegt, dass die zum Bau und zur Instandhaltung der Kehler Brücke erforderlichen Waren bei ihrem innergemeinschaftlichen Verbringen aus dem Hoheitsgebiet des einen Vertragsstaates in das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates keinen Verboten und Beschränkungen unterliegen. Die zuständigen Steuer- und Zollbehörden der beiden Vertragsstaaten verständigen und informieren sich und leisten einander jede notwendige Information und Unterstützung bei der Anwendung ihrer Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Artikel 10 legt fest, dass auf die Arbeitsverträge der am Bau und der Instandhaltung der Kehler Brücke tätig werdenden Personen das deutsche Recht Anwendung findet.

Artikel 11 regelt die Gründung und die Aufgaben einer gemeinsamen deutsch-französischen Arbeitsgruppe, die sich u. a. mit Fragen der Vertragsdurchführung beschäftigt. Diese Arbeitsgruppe setzt sich zusammen aus jeweils drei deutschen und französischen Vertretern aus Behörden und Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Artikel 12 enthält das Verfahren zur Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder Anwendung des Abkommens, die nicht durch die gemeinsame Arbeitsgruppe gelöst werden können.

Artikel 13 legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Abkommens fest und bestimmt die Geltungsdauer des Abkommens. Die nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen erforderliche Registrierung des Abkommens wird von der Bundesrepublik Deutschland veranlasst.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333